I t a l a   F e r v o j i s t o



Il Ferroviere Italiano





La Canario de la Cerdagne, "La flava trajno"

Il Canarino della Cerdagne, "Il treno giallo"

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote sociali IFEA

Attenti: per il 2002 la quota è di **€ 15,00**. I ritardatari per il 2001 devono versare insieme € 30,00 per i due anni.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Per memoria, ecco le varie possibilità di adesione presso l'IFEA e alcune offerte di pubblicazioni o di altre cose.

Quote o materiali (in Euro)	*= €*
IFEA/IFEF (tutti)	15,00
FEI (ordinario)	26,00
FEI (giovane o familiare)	13,00
DLF (Effettivo)	7,75
DLF (Aderente = familiare)	7,75
DLF (Giovane)	4,13
DLF (Frequentatore)	12,91
Circ. Cult. Gruppo E-o Bologna	5,17
Lessico Ferroviario RailLex	10,00
Historio de IFEF	2,50
Suplemento al Historio 84-99	2,50
Catalogo Fondo Librario BO	2,50
L'E-o in Emilia Romagna	5,00
Ĉu vi deziras korespondi?	0,50
Distintivi	1,50

Prezzi, più eventuali spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Per minimo 3 distintivi: invio gratis.
Rivolgersi al Sk, Via Misa 4, 40139 Bologna BO o all'IFEA, c/o DLF BO, via Serlio 25/2, 40128 Bologna BO.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota: l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.

UEA-Konto: robo-r

Segnalate sempre: causale, cambio di dati e di indirizzo!

Iscrivete o fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. Ω La Kasisto

Kolofono

ITALA FERVOJISTO - IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adreso /Redaktejo: Bolognesi / Tornillo
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna (Italio),
☎ + fakso (post anonco) ++39 051 547247,
🖫 <lov0354@iperbole.bologna.it>. /
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO (Italio),
🖫 <vitorni@libero.it>.

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - Mempresita - Stampato in proprio - Kvarmonata/neregula - Quadrimensile/non regolare.

Enhavo

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti. La Redazione

CERTIFICAZIONE DI QUALITÀ — KVALITA CERTIFIKADO ISO 9002

Il personale di bordo dell'impianto di Bologna Centrale, della Divisione Passeggeri, si è pregiato di ottenere la certificazione del Sistema di Qualità, a norma UNI EN ISO 9002. È la prima certificazione di questo genere rilasciata ad un settore lavorativo anomalo e molto frastagliato. Per arrivare a questo obbiettivo c'è stato un lavoro di preparazione che è durato più di due anni, valutando tutte le possibili anomalie del servizio verso i clienti esterni, ma anche quelle interne al Deposito stesso, del tipo: apertura degli uffici per il personale, tempi medi di disbrigo delle pratiche amministrative, soddisfazione del cliente interno (il personale stesso).

La società SGS ICS, che ha effettuato nei giorni 11 e 12 dicembre 2001 la verifica ispettiva, ha dato parere favorevole alla certificazione di qualità per "erogazione del servizio a bordo dei treni della media e lunga distanza". Tutto il personale è stato coinvolto in prima persona dando prova di professionalità e serietà nello svolgere il proprio servizio, e avendo come ritorno la piena soddisfazione del cliente finale (il viaggiatore).

Dopo l'impianto di Bologna sarà la volta di altri otto impianti del Nord Italia entro la fine del 2002.

La trajna personaro de la deĵorejo de la Bolonja Centra Stacio, Pasaĝer-Divizio, havis la honoron akiri certifikadon de la Kvalita Sistemo, laŭ normoj UNI EN ISO 9002. Ĝi estas la unua certifikado en ĉi tiu kadro koncesiita je unu labor-sektoro anomalia kaj multe distranĉita. Por alveni al tiu obiektivo estis granda labor-preparado kiu daŭris pli ol du jaroj. Oni aprecis tutajn eblajn anomaliojn pri la servoj al eksteraj klientoj, sed ankaŭ tiuj ene de la deponejo mem, nome: malfermo de oficeoj por la personaro, mezaj tempoj por liberigi administrajn dokumentojn, kontenteco de la interna klientaro (la personaro mem).

La kompanio SGS ICS, kiu farigis, en la tagoj 11an kaj 12an de decembro 2001, inspektadon, donis favoran respondon al la Kvalita Certifikado por "disdonado de servoj sur la trajnoj de meza kaj longa distancoj". La tuta personaro estis interesita en unua persono, donante pruvon de profesieco kaj serieco dum la disvolvado de propra servo, kaj havante kiel reveno la plena kontenteco de la fina kliento (la pasanĝero).

Post la Bolonja deĵorejo estos la vico de aliaj ok deponejoj en norda Italio, kiuj devos atingi la celon je la fino de la jaro 2002.

Vi To

IL CANARINO DELLA CERDAGNE , "IL TRENO GIALLO"

Sulle montagne dei Pirenei Orientali "sfreccia", alla velocità media di 30 km/h, da circa un secolo, un trenino color sangue ed oro, i colori della regione Catalana.

La sua storia inizia nel 1902, quando venne deciso di prolungare la normale ferrovia, fino agli altopiani catalani per facilitare gli scambi commerciali. Essa collega Latour-de-Carol a Villefranche-de-Conflent, da qui si prosegue con altra linea fino a Perpignan. Nel 1910 si mette in esercizio il primo tronco da Villefranche a Mont-Luis e solo nel 1927 si completa raccordandosi a Latour-de-Carol, stazione di confine con la Spagna, prendendo l'appellativo di Transpirenea, la lunghezza della linea è di 63 km. Il capolinea di Villefranche è a 427 m sul livello del mare, il percorso è tutto in salita fino a raggiungere il culmine a Bolquere di 1592 m, per poi ridiscendere a 1231m a Latour-de-Carol, con un dislivello di circa 1200 m e con un pendenza del 6%. Come già detto viaggia ad una velocità inferiore ai 30 km/h, ma in alcuni punti può raggiungere la velocità massima consentita di 55 km/h.

Delle 21 stazioni e fermate solo in 9 c'è la fermata obbligatoria, nelle altre il treno si ferma a richiesta con un cenno di mano al macchinista.

Curiosità e caratteristiche della linea sono queste: la linea ha lo scartamento di mm 1000, per evitare molto ingombro della sede ferroviaria; è alimentata da una corrente a 850 volts, fornita da centrali idroelettriche; la linea di contatto è data da un terzo binario affiancato dove si appoggiano diversi "pantografi" che vengono fuori dai laterali delle vetture.

Per attenuare la pendenza della linea sono stati costruiti 19 tunnel e due ponti eccezionali, il viadotto *Séjourné* e *le Pont Gisclard* classificati monumenti storici nel 1994 e 1997 (il primo è a campata unica con funi tiranti, il secondo è su due livelli, un'arcata nella parte stretta della valle e diverse arcate al livello superiore). Nel 1909, in una delle prime prove, il treno deragliò proprio lì, causando la morte di 6 persone, tra cui l'ingegnere Gisclard, il progettista del ponte. Monumento storico è diventato anche il materiale rotabile, composto da due automotrici con rimorchi, costruiti in legno, di fattura inizio secolo, e vetture panoramiche senza tetto. Naturalmente tutti i veicoli sono colorati di giallo oro con bordi rossi. A Latour-de-Carol si può vedere una piccola curiosità ferroviaria, ovvero l'incontro di tre linee ferroviarie ognuna con uno scartamento diverso. Infatti, essendo una stazione di confine con la Spagna c'è lo scartamento largo spagnolo (mm 1676), lo scartamento metrico del treno giallo, e lo scartamento normalizzato (mm 1435) della linea

(Continua a pagina 14)

LA KANARIO DE LA CERDAGNE, "LA FLAVA TRAJNO"

Inter la montoj de la Orientaj Pireneoj "sagas", je la rapido de 30 km/h, de preskaŭ unu jarcento, sang- kaj or-kolora trajneto; ili estas la koloroj de la Katulana regiono.
Ĝia historio komencis en la jaro 1902, kiam oni decidis plilongigi la normalan fervojon, ĝis la katulanaj ebenaĵoj por faciligi la komercajn interŝanĝojn. Ĝi kunligas Latour-de-Carol al Villefranche-de-Conflent, de ĉi tie oni daŭrigas per alia linio ĝis Perpignan. En la jaro 1910 oni ekspluatadis la unuan trakservan subdistrikton de Villefranche al Mont-Louis kaj nur en la jaro 1927 ĝi kompletiĝis, per branĉotrako al Latour-de-Carol, limstacio kun Hispanio, prenante la kromnomo de Transpirenea; la longo de la linio estas 63 km. La komenclinia stacio Villefranche estas je 427 m super la marnivelo; la vojo grimpas ĝis la kulmino al Bolquere je 1592 m, poste remalsupreiras je 1231m al Latour-de-Carol per niveldiferenco de ĉirkaŭ 1200 m kaj kun deklivo de 6%. Kiel jam dirite, la trajno veturas je rapido de malpli ol 30 km/h, sed en kelkaj punktoj ĝi kapablas atingi la maksimuman rapidon permisitan de 55 km/h. El la 21 stacioj kaj haltejoj nur en 9 estas devigo de halto, en la aliaj la trajno oni povas haltigas per mansigno al la kondukisto.
Kuriozaĵoj kaj karakterizaĵoj de la linio estas: la linio havas ŝpuro de mm 1000, por eviti tro da area okupo por la traksidejo; ĝi estas kurentprovisata je 850 voltoj, liverita de hidroelektaj centraloj; la kontaktlineo estas tria flanka trako sur kiu apogas plurajn "pantografojn", kiuj eliras el la flanko de la veturiloj.
Por pli mildigi la deklivon de la linio oni konstruis 19 tunelojn kaj du esceptajn pontojn, la viadukto *Séjourné* kaj *le Pont Gisclard,* klasifikitaj kiel historiajn monumentojn en la jaroj 1994 kaj 1997 (la unua havas unu nuran spanon kun tirantaj kabloj, la dua estas sur du niveloj, unu spano en la mallarĝa parto de la valo kaj pluraj spanoj je la supera nivelo). En 1909 dum unu el la unuaj provoj, la trajno eltrakiĝis tie, mortigante 6 personojn, inter kiuj la inĝenieron Gisclard, la konceptinton de la ponto. Historia monumento iĝis ankaŭ la rulanta materialo, ĝi konsistas el du motorvagonoj kun remorkoj, konstruitaj el lignoj laŭ la manierfarado de la jarcentkomenco, kaj neŝirmitaj vidpanoramaj veturiloj. Nature ĉiuj veturiloj estas farbitaj per orflavaj koloroj kun ruĝaj bordoj. En la stacio de Latour-de-Carol oni povas vidi malgrandan fervojan kuriozaĵon, nome la kunligo de tri fervojaj linioj ĉiuj kun malsama ŝpuro. Fakte ĝi estas limstacio kune kun Hispanio, kie estas hispana larĝa ŝpuro (mm 1676), la metra ŝpuro de la flava trajno, kaj la normalizita ŝpuro (mm 1435) de la linio

(Daŭrigo en la paĝo 14a)

UN TRENO PER LA PACE

In occasione della giornata di preghiera per la pace nel mondo, prevista ad Assisi il 24.01.2002, il Santo Padre Papa Giovanni Paolo II, chiese espressamente di potersi recare a questo incontro utilizzando il treno, un normalissimo treno come quello utilizzato da migliaia di persone tutti i giorni.

Ed infatti per quel giorno fu approntato un normalissimo treno intercity composto di sette vetture di 1a classe del tipo "Gran Confort". Era da quarant'anni che un pontefice non viaggiava in treno, e questa per la società FS è stata un'occasione per mettere in moto una macchina organizzativa straordinaria. Nonostante la richiesta di normalità non si poteva non tenere conto che sul quel treno, oltre al Papa, viaggiavano i rappresentanti di 12 religioni, ed i rappresentanti di 30 confessioni cristiane derivate dalla scissione con il cattolicesimo. Per cui sono state adottate, prima di tutto, tutte le precauzioni per garantire la sicurezza in materia di polizia, e quella ferroviaria. Molte cose sono state fatte e tenute in segreto fino allo svolgimento dell'evento, in modo da poter cambiare strategia di intervento in ogni momento.

La mattina del 24 gennaio alle ore sette nella stazione di Roma San Pietro era già pronto il treno speciale con le indicazioni di itinerario "Stato Città del Vaticano-Assisi", con lo stemma del Vaticano apposto ai due lati delle vetture, a coprire il pittogramma "fumatori/non fumatori". Come detto le vetture sono sette ed in testa sono collocati due locomotori, della serie 444, uno in servizio, l'altro di scorta per ogni evenienza. Fermo su un altro binario c'è un altro treno della stessa composizione, anch'esso approntato per lo stesso motivo, e che sarà utilizzato come treno staffetta viaggiante con 10 minuti di anticipo rispetto al treno normale, all'interno uomini dei servizi di sicurezza dei due stati e tecnici delle FS pronti a perlustrare l'itinerario e ad intervenire in caso di anormalità. Alle 7,15 un locomotore diesel di manovra aggancia il convoglio, e lo tira all'interno della stazione Vaticana, quel centinaio di metri della linea ferroviaria non è elettrificata. Al di là delle Mura Leonine, la stazione comincia ad animarsi con l'arrivo di tutti gli ospiti che raggiungono il posto loro assegnato. Più tardi arriva il Papa accompagnato dalle autorità dello stato e delle Fs, saluta le persone che sono venute a salutarlo, e sale nella carrozza centrale, dove gli è stato riservato parte della carrozza salone, con i vetri ricoperti di una pellicola azzurra. Alle 8,39 il treno si muove, spinto dal locomotore di manovra, verso la stazione di San Pietro. Qui sganciato il locomotore diesel, diventano titolari i due locomotori e-

(Continua a pagina 7)

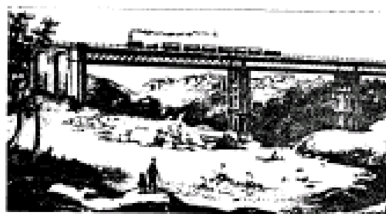
(Continua da pagina 6)

lettrici, e si parte con destinazione Assisi dove arriverà due ore dopo, con il treno che marcia ad una velocità media di 120 km/h, con punte di 200, sulla direttissima fino ad Orte. Lungo il percorso il paesaggio di tutti i giorni, solo leggermente più ordinato: riverniciate tutte le scritte sui muri, puliti i bordi della massicciata dai rifiuti lasciati cadere dai treni, sistemati tutti i cantieri con i mezzi messi in fila, e ad ogni passaggio a livello era presente una macchina della polizia e alcuni addetti Fs, nelle stazioni molte persone a vedere il transito del treno per salutare il Pontefice, dall' alto un elicottero della polizia seguiva costantemente la marcia del treno. A seguire la marcia del treno c'erano anche i responsabili delle due società, RFI e Trenitalia, dalla sala operativa di Roma, e per l'occasione erano stati messi quattro locomotori di scorta in altrettante stazioni della linea. Il viaggio per gli ospiti è stato tranquillo, e non è mancato il classico "signori prego biglietto", solo che invece di chiederlo veniva consegnato, un biglietto ricordo in argento con le iscrizioni del viaggio a/r ed anche il buco quadrato di controllo.

All'arrivo ad Assisi il Papa viene accolto nella sala papale, benedice i presenti e dopo con la "papamobile" raggiunge Assisi.

Il viaggio di ritorno si svolge nel medesimo modo con tutte le apprensioni possibili sulla regolarità del servizio, in quanto la traccia oraria viene variata più volte per il variare dell'agenda della giornata. Ma quando il Papa e tutti gli altri ospiti arrivano si appronta la traccia oraria definitiva, ed il treno parte, con un ritardo sull'orario previsto di 29 minuti. Unica variazione del paesaggio è data dalle persone arrivate a salutare, che illuminano la notte con le fiaccole, e dal tempo, piovoso. Dieci minuti prima dell'arrivo del treno a Roma San Pietro, è il Papa stesso ad informare dell'arrivo per mezzo dell'altoparlante di servizio, ringraziando e benedicendo i dirigenti delle ferrovie e tutti i ferrovieri, ricevendo un applauso di consenso da parte di tutti. Giunti nella stazione Vaticana, senza fretta, tutti recuperato i loro indumenti, borse e cartelle, si sono salutati e si sono diretti verso le loro auto o autobus che li aspettavano. Per i ferrovieri era finita una "normale" giornata di lavoro, facendosi le congratulazioni reciproche.

Vi To



EN PLACO SANKTA PETRO

Ni varme gratulas la s-anojn, kiuj agis je la pasinta Pasko-festo, por la grava diskonigo en mondvido de la paneloj kun la skribo "ESPERANTO", dum la papa beno en dekoj da lingvoj.

Do you speak english?

Roma: un turista giapponese gesticolando si rivolge ai poliziotti di guardia al Pronto Soccorso; questi lo conducono dai medici che cercano di capire il problema ed iniziano a visitarlo. Appena gli mettono "le mani addosso" il giapponese si divincola. "Deve star proprio male", pensano i solerti sanitari. Così viene sedato (con del Lexotan) per procedere a una visita accurata. Eseguiti i prelievi (gli esami risultano tutti nella norma) non sanno spiegarsi perché il giapponese continui ad agitarsi toccandosi il petto. ECG ed ecocardiogramma sono negativi. Per non sembrare superficiali sottopongono il poveretto a TAC e a RMN totale: sano come un pesce. Finalmente arriva l'interprete e l'arcano è chiarito: il povero giapponese s'era avvicinato per chiedere un'informazione ai poliziotti e si toccava il torace perché aveva perso il cartellino dell'hotel che aveva sulla giacca e non sapeva la strada per arrivarci.

Romo: japana turisto gestante aliras la policanojn, kiuj gardas ĉe hospital-Sukurejo; tiuj akompanas lin al la kuracistoj, kiuj klopodas ekkompreni la problemon vizitante lin. Ĵus kiam oni levas "la manoj kontraŭ lin", la japano baraktadas. "Verŝajne li tre multe malbonfartas", pensis la zorgemaj kuracistoj. Tiel oni sedativis lin (per Lexotan) por akurate viziti lin. El sangotestoj (ĉiuj kontroloj estas normalaj) ili ne kapablas kompreni kial la japano daŭre agitiĝas kaj tuŝas sian bruston. Elektro- kaj eĥo-kardiogramoj estas negativaj. Por ne aperi supraĵaj ili submetas lin al kompleta komputera aksa tomografio kaj al nuklea magneta resonanco: sana kiel fiŝo. Finfine alvenas interpretisto kaj ĉio klariĝas: la kompatindulo alproksimiĝis por peti informon de la policistoj kaj tuŝadis sian bruston ĉar li perdis la surjakan hotelslipon kaj li ne sciis kien iri por ĝin atingi. Ro Bo

Diversaĵoj

90 anni di Esperanto a Bologna

Per festeggiare il 90° anniversario della nascita dell'attività esperantista in città, si sta programmando per i giorni 27, 28, 29 settembre una serie di manifestazioni, con la partecipazione anche di esperantisti stranieri, in particolare di città gemellate con Bologna.

Zamenhof -tago en Verono

Si è svolta in Verona, il 16.12.2001, la tradizionale giornata dedicata al solo parlare in Esperanto.
Sono intervenuti una cinquantina di esperantisti, i quali hanno potuto ascoltare una relazione del dott. Bolognesi: "Vivo kaj morto de monunuo: de Liro al Eŭro".

Elhejma patrina letero

Tre kara filo Ivo,

kiel eble vi scias, ekde de la lasta fojo mi ne plu skribis al vi. Do, se vi ne ricevas tiun ĉi leteron, bonvolu tuj informi min.

Kiam vi skribos ne gravas se vi forgesas nian adreson ĉar nia malnova poŝtisto tre bone konas ĝin.

Ĉi tie lastsemajne pluvis nur du fojojn: la unua dum tri tagoj kaj la dua dum kvar.

Mi scias, ke kie vi nun loĝas ofte la vetero estas tre malvarma; pro tio mi sendis al vi varmpezan surtuton kun manikoj, al kiu, por iom ŝpari en la sendokostoj, mi deprenis la butonojn. (Vi trovos ilin en la dekstra poŝo, kaj en la maldektra estas la butontruoj).

Via avo Leo kiel ĉiam malbonfartas. Ĉiumatene li trarigardas la mortanoncojn en la ĵurnalo, kaj li ellitiĝas nur se li ne legas sian nomon.

Via kuzo Marko ja estas scienculo, kiu fierigas la familion. Li inventis multajn interesajn aferojn:

- indekson por vortaroj;
- harsekigilon, kiu funkcias subakve;
- specialan medikamenton por kuraci malsanon ankoraŭ ne malkovritan;
- la plej fortan gluon en la mondo, sed ĝis nun li ne sukcesis levi la ŝraŭbkovrilon de la tubeto;
- novtipan barometron: kiam ĝi oscilas, tiam ventas, kaj kiam ĝi malsekiĝas, tiam pluvas;
- fandiĝintan elektrajn lampojn por fotografistaj senlumaj rivelkameroj;
- tre efikan pilolon por plifortigi la memorkapablon, sed li forgesis kie li tre zorge kaŝis ĝin.

Ja, vi povas konstati, ke mi skribas tiun ĉi leteron tre malrapide; mi bone scias ke vi ne tro rapide legas.

Hieraŭ mi estis en preĝejo por konfesis min. Je la fino la pastro absolvis min kaj tamen, por pento, li dirigis al mi tri "Ave Maria"-n. Mi ne scias kion fari, ĉar mi konas nur unu el ili.

Via patro ricevis novan postenon. Li nun havas pli ol 1.500 homojn sub si. Li fariĝis ĉefsepultisto.

Via fratino Eva ĉi matene naskis bebon, sed mi ankoraŭ ne scias ĉu ĝi estas vir- aŭ virinseksa. Pro tio, mi ne scias ĉu vi estas onklo aŭ onklino.

Via alia fratino Ada hieraŭ kantis en koruso kaj ŝi devis koncedi 16 bisojn. La publiko ne lasis ŝin foriri ĝis ŝi ne finlernis la kanton. Ŝi ne plu uzas la ŝampuon kun ovo, ĉar, ŝi diris, ke estas tre malfacile teni kokinon longe senmova sur la kapo. Ŝia fianĉo estas kolego de via patro, sed tiu ulo ne plaĉas al mi; laŭ mi li nur deziras ŝian korpon.

Malbonŝance, via onklo Aldo mortis. Li estis stiranta helikopteron, kaj kiam li sentis malvarmon li tuj malŝaltis la ventumilon. Li estis tre bonkora kaj modesta homo. Li lasis multan monon por bonfaroj, kaj por resti anonima, li ne subskribis la ĉekon.

Ame kaj elkore de via patrino.

P.S.: Atentu, ke kiam vi revenos hejmen, eble vi ne plu rekonos la domon, ĉar ni intertempe translokiĝis.

P.P.S.: Mi intencis sendi al vi 500 eŭran monbileton, sed mi rememoris tion nur kiam la koverto jam estis glufermita. *(Trad. Ro Bo)*

ASSEMBLEA GENERALE I.F.E.A.

L'11.05.2002 si sono svolte nei locali RISTODLF di Bologna C.le la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA.

Il Sk ha informato sulla situazione associativa, che mostra calo di iscrizioni, ma anche vivace attività di mostre, conferenze ed esami; e, d'intesa con il Cassiere, ha presentato i documenti della parte contabile; indi, con il Redattore, ha descritto il lavoro del Bollettino, per il quale Bonora si è complimentato. Le tre relazioni di cui sopra sono state approvate all'unanimità.

Bolognesi ha informato dei corsi ed esami fatti, in atto e in prospettiva. Purtroppo in generale si hanno pochi allievi. Ci sono corsi a PR, Fidenza PR, VE M., VR, UD, Mezzano RA. Il Sk ha informato delle sue conferenze di interlinguistica tenute a Thionville, Plouezec, Port-Vendres e Touluose FR, Massalombarda RA, Lugo RA, PR, e da tenere a Bergerac e Cap d'Agde FR. Si riprospetta la possibilità di un corso a Lugo RA e come novità a Fidenza PR. Lo “Zamenhofa tago” si è svolto a VR con la conferenza di Bolognesi “Vivo kaj morto de monunuo”.

A Plan nel 2001 c'è stata la riunione dell'”estraro” IFEF. Nel 2002 sarà di nuovo organizzata la “Settimana della cultura”.

Nel 2001 la mostra “Ritrovata la chiave della Torre di Babele”, è stata esposta a Plan; per ben 50 giorni nel 2002 è rimasta a BO presso le Poste centrali e ora è a Fidenza nel DLF.

I partecipanti hanno espresso buona soddisfazione per il 53° IFK Tabor (CZ). Poche novità circa il 54° IFK Plovdiv (BG).

L'Assemblea all'unanimità ha deciso di contribuire affinché il Segretario partecipi al 50° FISAIC presso Strasbourg FR.

Boschin ha mostrato e illustrato il bellissimo volume di canti religiosi “Adoru”.

Il programma è proseguito con il pranzo in comune presso la stessa Ristodlf. Il Segretario

Plan: 9-a Kultur-Semajno

Ni invitas ĉiujn partopreni en la manifestacion (07-14/09/2002). Eble ĉeestos la IFEF-Estraro. La programo estas riĉa kaj varia. La kompleta kosto estas kiel kutime tre favora, por plena pensiono, spektakloj, ekspozicioj, ekskursoj, bankedo, teleskopo, kaj bona etoso. Venu kaj ĝuu la Dolomitojn!

Eŭropa-Unio Esperanto kongreso.

È in programma a Verona dal 23 al 28.08.2002 il congresso degli esperantisti appartenenti all'unione europea.
Il tema è: “Efektiva lingva egaleco, rajto de la eŭropanoj”.

Viadotto S.Giovanni-Tavernelle — Viadukto S.Giovanni-Tavernelle

È stato messo in esercizio, nel mese di marzo 2002, il nuovo viadotto da Tavernelle Emilia a S.Giovanni in Persiceto, linea Bologna - Verona, i cui lavori erano bloccati da diversi anni. Al momento è stato installato un solo binario, ma entro il prossimo anno verrà ultimato anche il secondo. Purtroppo il collegamento a S. Giovanni non è ancora possibile col doppio binario, in quanto esistono problemi di allargamento della sede ferroviaria nell'ambito cittadino. Il viadotto sostituisce il vecchio tracciato che è a qualche centinaia di metri di distanza, e che è in fase di smantellamento.

Oni komencis ekspluati, en la monato de marto 2002, novan viadukton Tavernelle Emilia-San Giovanni in Persiceto, linio Bologna-Verona, kies laboroj stagnis de diversaj jaroj. Ĝis nun funkcias nur unu trako, sed la venontan jaron estos finita ankaŭ la dua. Bedaŭrinde la kunligo al San Giovanni ankoraŭ ne eblas per la dua trako, ĉar estas problemoj por plilarĝigi la fervojan sidejon tra la urbeto. La viadukto anstataŭas la malnovan traceon, kiu situas je centoj da metroj malproksime, kiu estas malkonstruata, ĉar ĝi estos la nova sidejo de la dua trako. Vi To

Nuova galleria dei Peloritani — Nova tunelo de la Peloritanoj

È stata aperta a sud di Messina la nuova linea ferroviaria sotto i monti Peloritani, per sostituire il vecchio tracciato che si arrampicava sulle pendici dei monti, con una pendenza del 25‰ ed una elevata tortuosità. La nuova linea si sviluppa per 15,600 Km di cui 12,750 in gallerie e rappresenta il primo passo del raddoppio della linea Messina - Palermo.

Questa opera ha reso possibile accorciare i tempi di percorrenza da 15 a 60 minuti, grazie all'eliminazione degli incroci e della doppia trazione per i treni più pesanti, nonché per l'aumento della velocità massima consentita fino a 160 Km/h.

Estis malfermita sude de Messina (Sicilio) nova fervojlinio sub la montoj Peloritanoj, por anstataŭi malnovan traceon, kiu grimpis supren la montdeklivojn, kun krutaĵo je 25‰ kaj granda zigzagado. La nova linio longas je 15,600 km, el kiu 12,750 km en tuneloj. Ĝi estas la unua paŝo por la duobliĝo de la linio Messina-Palermo.

Tiu ĉi strukturo ebligis mallongi la veturdaŭron de 15 ĝis 60 minutoj, danke al eliminado de trajnkruciĝoj kaj de la duopa trakciado por la plej pezaj trajnoj, kaj ankaŭ danke al la altigo de la maksimuma permisita rapido ĝis 160 km/h. Vi To

Port-Vendres - Congresso FFEA e IFEF-Estrarkunveno

Nella bella cittadina di Port Vendres sul Mediterraneo, si è svolto l'annuale congresso dei ferrovieri esperantisti francesi, 09-16/03/2002. Nell'occasione si è svolto anche l'incontro dell'estraro dell'IFEF.

Alla manifestazione hanno partecipato circa 100 persone, in maggioranza francesi, ma anche un discreto numero di stranieri, italiani 6, belgi 6, austriaci 2, un rappresentante di Spagna, Svizzera, Germania, Croazia, Ungheria, Rep. Ceca. Nei primi due giorni era presente una troupe di una Televisione privata belga che trasmette via cavo in Benelux e nel Nord di Francia e Germania, per un servizio sul congresso e sull'E-o.

Per l'Italia, oltre al presidente Romano Bolognesi e signora, ho partecipato anch'io con la mia famiglia. Il ridotto numero di partecipanti ha permesso di avere dei contatti più diretti con gli altri presenti. Siamo stati ospiti in una struttura del CCE della SNCF (il dlf francese): "La Voile d'Or", molto bene attrezzata per i soggiorni estivi ed invernali dei ferrovieri francesi con le loro famiglie.

Port Vendres si trova quasi ai confini con la Spagna e si affaccia sul Mediterraneo nella parte orientale dei Pirenei. La cultura, le usanze e la lingua della città e della regione sono di tipo Catalano.

Il programma della settimana è stato molto intenso ed interessante; domenica c'è stata l'assemblea generale con le rielezioni del consiglio direttivo, il lunedì mattina l'incontro dei responsabili dei corsi per corrispondenza e gli esami di primo grado, in seguito una conferenza del dott. Bolognesi dal titolo "Lingua e società".

Durante il resto del soggiorno ci sono state escursioni molto interessanti, anche in battello, nei luoghi circostanti ed anche al di là dei Pirenei, in Costa Brava, a visitare Cadaquès, il paesino che fu la residenza di Salvator Dalì. Le visite ad alcune delle numerose cantine non sono mancate, con relativa degustazione dei vini locali; degna di nota è stata la visita alla cantina Terra Vinea, ricavata in una dismessa cava di gesso, estesa 35 km, e fino a 80 m di profondità. Al suo interno sono state allestite alcune scene delle lavorazioni agricole e minerarie, con personaggi ed relativi attrezzi utilizzati, ed la riproduzione di una villa romana.

Altra interessante escursione ha avuto come meta la regione de la Cerdagne, con visita alla fortezza di Villefranche de Conflans, Mont Luis ed al forno solare di Odeillo, per poi ritornare a valle con "il treno giallo"(vedi articolo).

Tutte le sere siamo stati intrattenuti da spettacoli di alto livello, di cultura e folklore Catalano, canti e danze, proiezione di diapositive sulla città

(Continua a pag. 13)

(Continua da pagina 12)
di Perpignan a cura del locale gruppo esperantista, spettacolo dei klowns *Tonio* e *Mimile*, ferrovieri che si dilettano molto bene, nel tempo libero, di questa attività; per finire è intervenuto il giovane esperantista *Momo* di Tolosa, che, con la sua chitarra e le sue canzoni in 22 lingue, ha fatto un mix di tutte le culture.

I restanti due giorni dedicati all'incontro dell'estraro dell'IFEF, ha permesso ai non coinvolti di poter visitare le località vicine non previste nel programma del congresso, scoprendo dei piccoli gioielli di paesi incastonati fra le anse della costa frastagliata.

È stato un assaggio dell'IFEF congresso, perciò ci siamo salutati con un "ĝis revido" a Plovdiv, ed al prossimo anno a Bergerac per l'incontro dei ferrovieri francesi. Un ringraziamento di cuore va ai coniugi *Lafosse* che hanno bene organizzato il tutto, e ci hanno guidato nelle varie spedizioni. Vi To

Segnalamento treni navetta — Signalado navet-trajnoj

Sempre di più i treni navetta, a composizione bloccata, che fanno un servizio di spola fra due località, con conseguente bisogno ogni volta di togliere la tabella di coda per riposizionarla nell'altra estremità. Con la diminuzione del personale di stazione tale compito si aggiungeva ai già tanti del personale del treno, con il rischio che non venisse rimossa e quindi il treno viaggiasse con una segnalazione irregolare. Per cui tutti i treni che non vengono manovrati, sono dotati di due tabelle uguali di forma circolare con quattro sezioni triangolari di colore nero e giallo alternati. Queste tabelle indicano solo la compattezza del treno. La normale segnaletica luminosa, fari rossi per la coda e fari bianchi per la testa, indica la direzione del treno. Naturalmente se per qualsiasi motivo viene a mancare una delle tabelle deve essere ripristinata la vecchia segnaletica con la tabella di coda a strisce bianche e rosse.

Ĉiam pli da navettrajnoj, kun fermita konsisto, kiuj iras kaj reiras por servi inter du proksimaj lokoj, al kio sekvas bezono, ĉiu foje, levi la trajnfinan tabelon kaj remeti ĝin je la alia ekstremo. Pro la malkresko de la stacia personaro, tiu tasko aldoniĝis al jam multaj de la trajn-personaro, kun la risko, ke ĝi ne estas levita kaj ke la trajno veturos kun ne regula signalado. Pro tio, ĉiuj trajnoj, kiuj ne bezonas manovradon, estas ekipitaj kun du samaj rondformaj tabeloj, kiu enhavas kvar triangulojn kun alternaj koloroj, nigraj kaj flavaj. Ĉi tiuj tabeloj montras nur la kompaktecon de la trajno. Normala luma signalado, ruĝaj lumoj por la trajnfino kaj blankaj lumoj por la trajnkapo, montras la direkton de la trajno. Nature, se pro iu kialo, mankus unu de la du tabeloj, oni devas restarigi la malnovan signaladon per trajnfina tabelo kun blankaj kaj ruĝaj strioj. Vi To

(Continua da pagina 4)

proveniente da Tolosa.
La linea è gestita da SNFC; vengono effettuate due corse al giorno in entrambe le direzioni; in estate sono cinque, così svolge in pieno il cambiamento d'uso della linea, non più commerciale ma prevalentemente turistica. La linea si sviluppa lungo la valle del fiume Têt, ricca di luoghi naturalistici interessanti, meta di escursionisti e di luoghi storici molto ben conservati, chiese romaniche, arte barocca e architettura militare (si possono vedere due fortezze). Gli sciatori usando il treno arrivano vicino alle piste delle località sciistiche. Le località termali sono meta tutto l'anno di persone che hanno bisogno di cure. Altra curiosità turistica è data dal forno solare di Odeillo, laboratorio sperimentale gestito dal CNR francese; per mezzo di specchi piani si riflettono i raggi solari in una grande parabola, che concentra il raggio focale in un alto forno, dove può svilupparsi una temperatura fino a 3800 gradi C, equivalente a 16.000 volte l'energia solare che arriva sulla terra, capace di fondere qualsiasi materiale sulla terra. Che dire, se vi trovate a passare dai Pirenei, fate anche voi un giretto sul *"treno giallo"*.

(Daŭrigo de la paĝo 5a)

alveninta el Tuluzo.
La linio estas administrata fare de SNFC; du trajnoj tage cirkulas en la du direktojn; somere ili estas kvin, tiamaniere oni plenumas la uzadŝanĝon de la linio, ne plu komerca, sed precipe turisma. La linio disvolviĝas laŭ longe de la valo de la rivero Têt. Ĝi estas riĉa je naturaj interesaj lokoj, celoj por ekskursantoj, historiaj lokoj tre bonaj konservitaj, preĝeĵoj romanikaj, baroka arto kaj milita arkitekturo (oni vidas du fortikaĵojn). La skiantoj uzante la trajnon, alvenas ĉe la glitejoj de le skiadaj lokoj. La termofontaj lokoj gastadas, la tutan jaron, personojn, kiuj bezonas kuracadon. Alia turisma kuriozaĵo estas la suna forno de Odeillo, eksperimenta laboratorio administrata de la franca CNR; pere de ebenaj speguloj oni reflektas la sunradiojn en grandan spegulan parabolon, kiu koncentras la fokusan radion en altfornon, kie disvolviĝas temperaturo ĝis 3800 gradoj C, kiu egalas je 16.000 fojoj la sunan energion, kiu alvenas sur la teron, ĝi kapablas fandi iun ajn materialon sur la tero. Kion diri, se vi azarde troviĝos proksime de Pireneoj, ankaŭ vi faru vojaĝeton sur la *"flava trajneto"*. Vi To

FKS - Fervojista Koresponda Servo = Servizio Corrispondenza Ferrovieri
S-ro inĝ. Sorin PORUPKA, Mihai Bravu 32/2, RO-6200 Galati (Romanio).

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ poŝtmarkojn uzeblajn en RO.

Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolii usabili in RO.

GIOCO DI PAROLE = VORTLUDO

Chiave = Sloŝilo (7,10): Verko de Raimond Schwartz

O	**N**	**O**	**J**	**L**	**I**	**T**	**S**	**O**	**P**	**R**	**A**	**N**	**O**
O	**O**	**K**	**V**	**O**	**E**	**A**	**A**	**A**	**O**	**O**	**C**	**N**	**T**
Z	**I**	**N**	**K**	**O**	**K**	**T**	**L**	**E**	**M**	**M**	**A**	**E**	**N**
E	**T**	**I**	**I**	**E**	**K**	**I**	**O**	**E**	**O**	**B**	**R**	**R**	**E**
T	**A**	**D**	**O**	**R**	**I**	**K**	**T**	**N**	**L**	**O**	**U**	**A**	**I**
S	**R**	**O**	**N**	**R**	**O**	**N**	**I**	**E**	**U**	**A**	**K**	**K**	**R**
E	**K**	**Ĵ**	**T**	**L**	**T**	**T**	**O**	**O**	**M**	**J**	**A**	**I**	**O**
I	**O**	**A**	**A**	**U**	**N**	**E**	**I**	**L**	**B**	**T**	**O**	**R**	**D**
D	**T**	**V**	**R**	**A**	**T**	**M**	**L**	**L**	**O**	**O**	**I**	**I**	**U**
A	**S**	**K**	**G**	**A**	**O**	**O**	**A**	**A**	**E**	**T**	**C**	**R**	**S**
R	**I**	**I**	**S**	**T**	**B**	**U**	**D**	**O**	**P**	**E**	**S**	**K**	**A**
A	**R**	**T**	**A**	**R**	**O**	**T**	**O**	**R**	**A**	**M**	**A**	**N**	**N**
B	**A**	**N**	**M**	**O**	**U**	**N**	**E**	**M**	**E**	**O**	**Ĉ**	**E**	**N**
A	**A**	**A**	**Z**	**E**	**T**	**A**	**O**	**O**	**J**	**O**	**J**	**O**	**Ĝ**

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

AKIRI	AKSE	AMO	ANATOMIO	ANĈO
ANTIKVAĴO	ARABA	ARTARO	ARISTOKRATIO	ARITMETIKOJ
BARA	BRIGANTINO	BUDO	DALIO	EMO
ELBANO	ĜOJOJ	INKO	JEN	KIO
KURACA	LETONUJO	LITORINO	LUMBO	MARO
MENUO	PALETRO	POMO	POSTILJONO	RADIESTEZO
REA	ROMBO	RONRONI	SAKEO	SALO
SAMBUKO	SCIO	SOPRANO	SUDORIENTO	STOLO
TEMO	TERO	TOTEMO	TROE	TURKIA
VALO	ZINKO	ZOO		

Solvo de la vortludo aperinta en la lasta numero: ESPERANTO: ŜLOSILO POR INTERAMIKECO

L e g g e r e   l ' E s p e r a n t o

✯ L' **Esperanto** è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta correttamente. Per i non esperantisti, ecco **t u t t e** le regole.

✯ La **lettura** delle parole è semplice: l' **accento tonico** (il peso della voce) cade **sempre** sulla **penultima vocale** della parola.

✯ l'**a l f a b e t o** è formato da 28 lettere; cinque, **a e i o u**, sono vocali, le altre 23 sono consonanti.

a	b	c	ĉ	d	e	f	g	ĝ	h	ĥ	i	j	ĵ
k	l	m	n	o	p	r	s	ŝ	t	u	ŭ	v	z

✯ L'Esperanto è l' **unica lingua fonetica**: **si legge come si scrive** e **si scrive come si legge:** ogni lettera ha sempre il suo suono; ogni suono corrisponde alla sua lettera. In italiano mancano solo i suoni di **h**, **ĥ**, **ĵ**, che però sono facili perché noti ed usati in molte lingue.

✯ Ecco la pronuncia delle lettere che **non coincidono** con l'italiano:

c	come la *z* sorda della parola *palazzo* (palaco)
ĉ	come la *c* palatale di *felice* (feliĉa)
g	come il gruppo gutturale *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)
ĝ	come la *g* palatale di *villaggio* (vilaĝo)
h	aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!
ĥ	aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)
ĵ	strisciata (ĵeti), circa come *sg* in *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)
k	come il gruppo gutturale *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)
s	come la *s* sorda in *sale* (salo)
ŝ	come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)
z	come la *s* sonora di *museo* (muzeo)
j	j e ŭ sono considerate consonanti e suonano come le *i* e *u* brevi nelle
ŭ	[parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo).

Ni semas kaj semas, konstante.